



Helsingin seudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinti

Ehdotus toimintastrategiaksi ja
toteutussuunnitelmaksi

Helsingin seudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinti

Ehdotus toimintastrategiaksi ja
toteutussuunnitelmaksi

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 17/2010

Kannen kuvat: Tero Rahkonen

Verkkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L ISSN-L 1798-6656

ISSN ISSN 1798-6664

ISBN ISBN 978-952-255-010-1

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 020 637 373

Helsingin seudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinti - Ehdotus toimintastrategiaksi ja toteutussuunnitelmaksi. Liikennevirasto, liikennejärjestelmäosasto. Helsinki 2010. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 17/2010. 26 sivua ja 2 liitettä. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-010-1.

Avainsanat: liityntäpysäköinti, liikennejärjestelmä

Tiivistelmä

Helsingin seudun työssäkäyntialueella on nykyisin noin 10 000 liityntäliikenteen autopaikkaa ja noin 11 000 pyöräpysäköintipaikkaa. Liityntäpysäköinnin suosio on noussut nopeasti ja suosituimmilla paikoilla paikat täyttyvät jo aikaisin aamulla. Suunnitelmissa on autopaikkojen lisätarpeeksi arvioitu 50 %, kun joukkoliikenteen käytön tehostaminen otetaan lähtökohdaksi. Pyöräpaikkojen kaksinkertaisellekin määrälle löytyy kysyntä. Investointina tämä saattaisi olla autopysäköintialueina 60 milj. euroa ja pyöräpysäköinnissä 3–5 milj. euroa.

Liityntäpysäköinnillä on vaikutusta paitsi sujuvana liikkumisena matkustajalle myös laajemmin liikennejärjestelmään erityisesti aamun autoliikennehuipun tasoittajana. On arvioitu, että Helsingin kantakaupunkiin liityntämatkan tekevien siirtyminen henkilöautoon vastaisi 2+2-kaistaisen väylän mitoitusta, 2000–3000 henkilöauton tunti-liikennemäärää. Liityntäpysäköinnin kehittämällä on laaja kannatus.

Liityntäpysäköintiä on ohjattava tarkoituksenmukaisiin kohteisiin lähelle matkan alkupäätä. Kuormitetuimmille paikoille tarvitaan laskentajärjestelmä, jonka tietoja käytetään myös informaatioon. Liityntäpysäköinti voidaan kytkeä joukkoliikennelippuun ja keskeisillä paikoilla ottaa käyttöön myös ohjaavia maksuja.

Liityntäpysäköintiä valmisteleva yhteistyö on tehokkainta kytkeä alueelliseen liikennejärjestelmätyöhön ja yhteisiin aiesopimuksiin. Liikenneviraston rooli liikennejärjestelmälinjausten toimeenpanijana voisi jatkossa korostua.

Väylänpitäjän vastuu liityntäpysäköinti-investoinneissa on ensisijainen, mutta suuremmissa keskustojen kohteissa yhteistyö ulottuu myös yksityisiin kaupan kiinteistö-hankkeisiin. On tarpeen luoda toteutusvastuista toimintamalleja erilaisiin tilanteisiin.

Perusväylänpidon nykyisin voimavaroin pystytään toteuttamaan vain muutamia pieniä hankkeita vuosittain. Alueellisten toimijoiden kannanotoissa on ilmaistu tarve nopeampaan sysäykseen liityntäpysäköinnin kehittämiseen erityisesti valtion tuntuvalle osallistumisella. Tällöin tarvitaan kehittämishanketta mahdollisesti yhdessä muun joukkoliikenneinfrastruktuurin kehittämisen kanssa. Suurissa liikenneväylähankkeissa on liityntäpysäköinti otettava aikaisempaa aktiivisemmin huomioon.

Kun liityntäpysäköinnin operointitehtävät lisääntyvät, on järkevää keskittää seutu-toimijoiden tehtäviä ainakin liityntäpysäköinnin ohjaus- ja informaatiotoiminnoissa. Kuntien yhteisen toteutuksen organisoiminen olisi tärkeää, jotta toteutusvastuut naapurikuntien kesken voitaisiin joustavasti sopia.

Anslutningsparkering för pendlingsområdet inom Helsingforsregionen - Förslag till verksamhetsstrategi och realiseringsplan. Trafikverket, Trafiksystemsavdelningen. Helsingfors 2010. Trafikverkets undersökningar och utredningar 17/2010. 26 sidor och 2 bilagor. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-010-1.

Nyckelord: anslutningsparkering, trafiksystem

Sammanfattning

På pendlingsområdet inom Helsingforsregionen finns i detta nu cirka 10 000 bilparkeringsplatser för anslutningstrafik och cirka 11 000 parkeringsplatser för cyklar. Anslutningsparkeringen har blivit allt attraktivare och de populäraste platserna fylls redan tidigt på morgonen. Det har uppskattats att det behövs 50 procent fler platser för bilar om man utgår ifrån att användningen av kollektivtrafik effektiveras. För cykelplatsernas del finns det efterfrågan på dubbelt fler platser. Storleken på en sådan investering uppskattas vara 60 miljoner euro för bilparkeringens del och 3-5 miljoner euro för cykelparkeringens del.

Anslutningsparkeringen syns inte bara som smidig trafik för resenärer utan den inverkar också mera omfattande på trafiksystemet, särskilt för att jämna ut topparna i biltrafiken under morgnarna. Man har uppskattat att om de som byter till anslutande trafik för att ta sig till stadskärnan i Helsingfors skulle övergå till att använda personbil skulle det motsvara dimensioneringen av en väg med 2+2 körfält, 2 000–3 000 personbilar per timme. Det finns ett brett understöd för att utveckla anslutningstrafiken.

Anslutningsparkeringen ska styras till ändamålsenliga platser nära resans början. För de mest använda platserna behövs ett räknesystem vars uppgifter används också för information. Anslutningsparkeringen kan kopplas till kollektivtrafikbiljetten och dessutom kan man ta i bruk styrande avgifter på de centrala platserna.

Det vore effektivast att koppla samarbetet inom anslutningsparkeringen till det regionala trafiksystemsarbetet och gemensamma avsiktsförklaringar. Trafikverkets roll som verkställare av riktlinjerna för trafiksystemet kunde poängteras i fortsättningen.

Trafikledshållaren har det främsta ansvaret för investeringar i anslutningsparkering, men i fråga om större centra sträcker sig samarbetet också till den privata handelns fastighetsprojekt. Det är nödvändigt att skapa verksamhetsmodeller för realiseringsansvaret i olika situationer.

Med de nuvarande resurserna för bastrafikledshållningen kan man genomföra bara några små projekt årligen. I regionala aktörers ställningstaganden har förts fram ett behov att utveckla anslutningsparkeringen snabbare, särskilt så att staten deltar på ett betydande sätt. I så fall behövs utvecklingsprojekt eventuellt samtidigt som den övriga infrastrukturen för kollektivtrafiken utvecklas. I stora trafikledsprojekt ska anslutningsparkeringen beaktas aktivare än hittills.

I och med att operatörsuppgifterna i anknytning till anslutningsparkeringen ökar är det förnuftigt att koncentrera de regionala aktörernas uppgifter åtminstone i fråga om styrnings- och informationsfunktioner inom anslutningsparkeringen. Det vore viktigt att organisera kommunernas gemensamma realisering för att man på ett smidigt sätt kunde komma överens om realiseringsansvaret med grannkommunerna.

Park-and-ride car park in the Helsinki Metropolitan employment area – Proposal for an operating strategy and implementation plan. Finnish Transport Agency, Traffic System's Department. Helsinki 2010. Research reports of the Finnish Transport Agency 17/2010. 26 pages and 2 appendices. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-010-1.

Key words: park-and-ride car park, transport system

Summary

At present there are about 10,000 park-and-ride car parking spaces and about 11,000 parking spaces for bicycles in the Helsinki Metropolitan Area. The popularity of park-and-ride car parking has increased rapidly and in the most popular car parks, the places are full early in the morning. When increase in the use of mass transport is taken as the starting point, the plans allow for an estimated 50 % increased need for car parking spaces. There would also be demand to double the number of spaces for bicycles. The investment for this could be EUR 60 million for car parking spaces and EUR 3-5 million for bicycle spaces.

Park-and-ride car parking has an effect not just on smooth transport for passengers, but also in evening out the traffic system more widely, particularly the morning peak in car traffic. It is estimated that if the access journeys to central Helsinki were made by car it would correspond to 2,000 – 3,000 cars per hour on a 2-lane dual carriage-way. There is broad support for developing park-and-ride car parks.

Park-and-ride car parks have to be located in appropriate places close to the starting point of the journey. A counting system is needed for the most heavily loaded places, and the information would be used in communications. Park-and-ride car parks can be linked to mass transport tickets and variable rates of payment could be used in the most central places.

In the preparatory cooperation for park-and-ride car parking, it is most effective to integrate local traffic system work and joint letters of intent. The role of the Finnish Transport Agency as an executor of guidelines for transport systems could become more important in the future.

Given the Agency's responsibility for the upkeep of roads, investments in park-and-ride car parks is primary, but in the larger centres, cooperation could also stretch to individual property acquisitions. It is necessary to create operating models for implementation responsibility for different situations.

With the current resources for basic road maintenance, only a few small projects could be implemented annually. In position papers from local actors, the need for a faster impetus towards the development of park-and-ride car parks, particularly with considerable central government involvement, has become clear. In this case development projects would possibly be needed in cooperation with other improvements in mass transport infrastructure. In major road transport projects, park-and-ride car parking has to be taken into account more actively than previously.

As the operational tasks of park-and-ride car parks increase it is sensible to concentrate the work of local actors, at least on directions to, and information about, park-and-ride car parks. In organising joint implementation by municipalities, it is important to agree the responsibilities for implementation between neighbouring municipalities in a flexible manner.

Esipuhe

Liikenne- ja viestintäministeriö antoi helmikuussa 2010 Liikenneviraston tehtäväksi laatia yhteistyössä alueen toimijoiden kanssa ehdotuksen Helsingin seudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin toimintastrategiaksi ja toteutussuunnitelmaksi. Tehtävänannossa todettiin, että valtion rahoitusosuus tulee toteuttaa määräraha-kehyksen puitteissa.

Taustana on Uudenmaan liiton ja Helsingin Seudun Liikenne -kuntayhtymän HSL ja sen edeltäjän YTV:n laaja liityntäpysäköinnin selvitystyö ja suunnittelu. YTV ja Uudenmaan liitto esittivät loppuvuodesta 2009 valtiolle liityntäpysäköinnin valtion rahoitustarpeeksi yhdeksän miljoonaa euroa vuosille 2010–2012, millä katettaisiin noin puolet lähiajan kohteiden rakentamiskustannuksista. Seudun kunnat ovat suunnitelleet ja toimeenpanneet liityntäpysäköintihankkeita. Liityntäpysäköinnin kysyntä on kasvanut ja se nähdään seudun liikennejärjestelmän kehittämisen osana.

Selvityksen kohteena on Helsingin seudun työssäkäyntialue, käytännössä Uudenmaan ELY-keskuksen toiminta-alue. Uudenmaan liiton johdolla tehdyssä selvityksessä alue on ulottunut Itä-Uudellemaalle, Länsi-Uudellemaalle, Lahteen ja Hämeenlinnaan saakka. HSL (aikaisemmin YTV) on laatinut selvityksiä ja suunnitelmia pääkaupunkiseudun liityntäpysäköinnistä. Päivittäismatkoja pitempää kaukoliikenteen liityntäpysäköintiä ei tässä ole tarkasteltu.

Joukkoliikenteen tarjonnan lisäämisen tai mahdollisen ruuhkamaksujärjestelmän vaikutusta liityntäpysäköintiin ei ole tarkasteltu tässä yhteydessä. Lähtökohtana ovat aiemmin laaditut selvitykset.

Liikennevirasto asetti maaliskuun lopulla selvitystyötä laatimaan asiantuntijaryhmän, johon nimettiin puheenjohtajaksi Matti Holopainen Liikennevirastosta ja jäseniksi Arja Aalto Liikennevirastosta, Heli Siimes Uudenmaan ELY-keskuksesta, Outi Janhunen HSL:stä ja Maija Stenvall Uudenmaan liitosta. Selvitysryhmän toimikausi päättyi 15.6.2010.

Työn aikana on oltu yhteydessä Kuntaliiton ja Helsingin seudun kauppakamarin asiantuntijoihin. Yhteistyöfoorumeina kuntien suuntaan ovat olleet HSL:n ja Uudenmaan liiton piirissä toimivat liityntäpysäköintiryhmät.

Raporttiin sisältyvät kannanotot ovat työryhmän ehdotuksia, jotka toivottavasti auttavat yhteistyön kehittämistä ja nopeuttavat liityntäpysäköintihankkeiden toteutusta.

Helsingissä kesäkuussa 2010

Liikennevirasto

Liikennejärjestelmäosasto

Sisällysluettelo

1	LIITYNTÄPYSÄKÖINNIN NYKYTILANNE	8
1.1	Liityntäpysäköijä välttää ruuhkaa ja pysäköintiongelmia	8
1.2	Suosittu paikat täyttyvät varhain	8
1.3	Kysyntää riittää kaksinkertaiseen määrään	10
1.4	Autopaikkojen käyttö on kytkettävä joukkoliikennelippuun	11
2	SUUNNITTELU JA TOTEUTUSYHTEISTYÖ	12
2.1	Toteuttamisesta sovitaan hankekohtaisesti	12
2.2	Liityntäpysäköinti mukana liikennejärjestelmäsuunnittelussa	12
2.3	Kaavoitus ja liikennesuunnittelu mahdollistavat toteutuksen	14
2.4	Vastuusuhteet luokittelun perustaksi.....	14
2.5	Omistus ja hallinta monissa käsissä.....	15
2.6	Valtiolta odotetaan lisää rahaa ja kunnilta yhteistä panostusta	16
3	TOIMINTASTRATEGIA.....	18
3.1	Liityntäpysäköinnin lisääminen.....	18
3.2	Autopysäköinnin säätely ja informaatio	18
3.3	Yhteistyöosapuolten roolit	19
3.4	Liityntäpysäköinnin toteutuskohteet ja -vastuut	20
3.5	Rahoitusvaihtoehdot.....	21
4	TOTEUTUSSUUNNITELMA	23
4.1	Lähipuosien liityntäpysäköinnin lisääminen	23
4.2	Rata- ja tiehankkeet	23
4.3	Informaatiojärjestelmä ja tariffirajat.....	24
4.4	Kehittämishanke.....	24
4.5	Jatkotoimenpiteet	25
LIITTEET		
Liite 1	Liityntäpysäköinnin kehittämiskohteet pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella 2010–2012 (Uudenmaan liitto ja HSL)	
Liite 2	Liikenne- ja viestintäministeriön tehtäväksiantokirje	

1 Liityntäpysäköinnin nykytilanne

1.1 Liityntäpysäköijä välttää ruuhkaa ja pysäköintiongelmia

Henkilöautoilija pyrkii välttämään ongelmia joko ruuhkan hidastamilla väylillä tai pysäköinnissä: pysäköintipaikan puuttumista matkakohteessa tai kallista hintaa. Liityntäpysäköintiin valitaan mielellään hyvän junaliikenteen palvelutason tarjoava asema, suurin pysäköintipaikkakysyntä on kaupunkikeskusteoissa. Tällä tavoin liikkujia säästää myös joukkoliikennelipun hinnassa. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella matka alkaa usein henkilöautolla, kun harvaan asutulla alueella on heikko joukkoliikenteen vuorotiheys ja pitkät kävelymatkat. Liityntäpysäköinnin motiivina voi olla myös autoilusta aiheutuvan ympäristökuorman pienentäminen, jolloin hakeudutaan liityntäpysäköinnin lähikohteisiin. Autoilijaa kiinnostaa vapaiden liityntäpysäköintipaikkojen saatavuus.

Liityntäpysäköinnillä on myönteinen vaikutus kulkutapoihin, jos siirrytään henkilöautomatkasta liityntäjoukkoliikennematkaan. Toisen suuntaistakin siirtymää saattaa olla mukavuussyistä, kun kakkosautojen määrä lisääntyy.

Kokeilujen perusteella nähdään, että liityntäpysäköinnistä ei toistaiseksi haluta maksaa kovinkaan suurta lisämaksua. Toisaalta joukkoliikenteen lippu-järjestelmät eivät aina tue optimaalista liityntäpysäköintipaikan valintaa erillisine lippujärjestelmineen ja vyöhykerajoineen.

Kimppakyyti lisääntyy pitkällä työmatkoilla. Maanteiden liittymiin varatut liityntäpaikat helpottavat kimppamatkojenkin suunnittelua.

Polkupyörällä tehtävä liityntämatka on monesti joutuisampi kuin liityntäbussimatka. Hyvällä pyörätieverkostolla ja pyöräpaikoituksella voidaan laajentaa erityisesti raide-liikenteen vaikutusaluetta. Pyöräpysäköinnissä on tärkeää estää pyörävarkaudet ja ilkivalta. Lieveilmiönä on hylättyjen pyörien kertyminen asemien pyörätelineisiin. Vapaan telinepaikan puuttuminen ei estä liityntämatkaa, mutta voi johtaa epämiellyttävään ympäristöön ja vähentää kulkumuodon houkuttelevuutta.

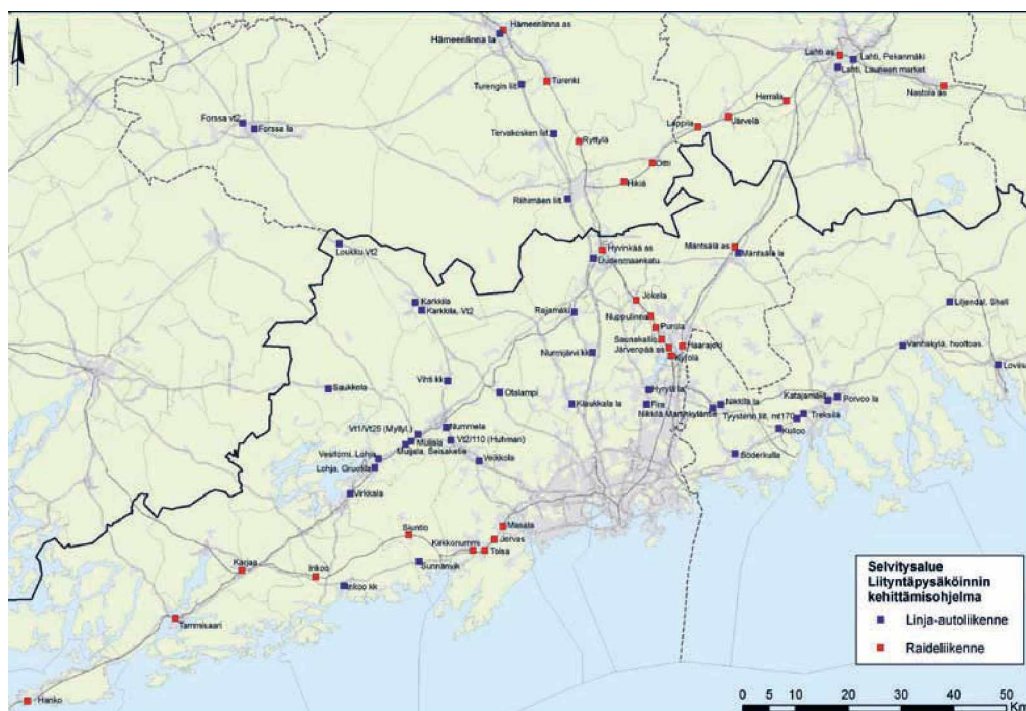
1.2 Suositut paikat täyttyvät varhain

Liityntäpysäköinti on nopeasti lisääntynyt, kun erityisesti Helsingin keskustaan suuntautuva kasvava autoliikennevirta on useilla tiesuunnilla hidastunut. Liityntäpysäköintipaikkoja on lisätty erityisesti asemilla ja viime aikoina myös linja-autoliikenteen pysäkkien yhteydessä. Liityntäpysäköintipaikkojen tiedotusta on parannettu internetissä: HSL, VR, Matkahuolto.

Nykyisin tarkastelualueella on noin 10 000 liityntäautopaikkaa ja pyöräpaikkoja tuhat enemmän. Pääkaupunkiseudun kunnissa autopaikoista on 5800 ja pyöräpaikoista

noin 6000. Liityntäpysäköinneistä vain yksi kymmenestä tehdään linja-autoasemille tai -pysäkeille.

Kahden vuoden välein tehtävissä laskennoissa on todettu liityntäpysäköinnin lisääntyminen. Suosituimmissa kohteissa kaupunkikeskustojen rautatie- ja metroasemilla paikat ovat käytössä vuosi vuodelta varhaisemmin aamusta. Helsingin joillakin metroasemilla ja Leppävaarassa on paikkojen käyttöä säädelty sitomalla käyttö matkakorttiin ja myös pieniä pysäköintimaksuja on kokeiltu. Muuten paikkojen käyttäjien matkan tarkoitusta tai kotikuntaa ei ole tutkittu. Pääkaupunkiseudun ympärys-kunnissa on liityntäpysäköintiä rautatieasemien ohella linja-autoasemien ja pysäkkien yhteydessä. Joukkoliikennetutkimuksen perusteella noin neljännes pysäköi epävirallisille alueille. Liityntäpysäköintipaine kohdistuu suosituimmille ja joukkoliikenneyhteyksiltään parhaille asemille. Tästä kertoo se, että laskennoissa autopaikkojen keskimääräinen käyttöaste on 80 %, eli vajaakäyttöisiäkin alueita löytyy.



Kuva 1. Uudenmaan liiton kehittämisohjelmassa inventoidut liityntäpysäköintialueet.

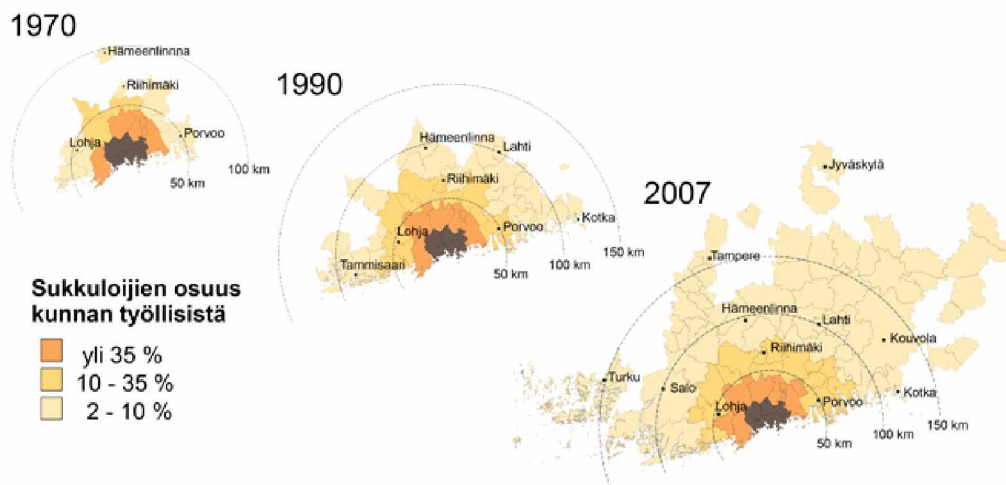
Pääosa liityntämatkoista tehdään Helsingin kantakaupunkiin suuntautuvassa joukkoliikenteessä. Joka kymmenes Helsingin keskustan joukkoliikennematka on liityntämatka, mikä vähentää nykyisin noin 2000–3000 Helsingin kantakaupunkiin aamu-ruuhkatunnin aikana suuntautuvaa henkilöautomatkaa. Tämä merkitsee yhden 2+2-kaistaisen väylän kapasiteettia.



Kuva 2. Autojen liityntäpysäköintialueet pääkaupunkiseudulla (Lähde YTV 2007).

1.3 Kysyntää riittää kaksinkertaiseen määrään

Liityntäpysäköintiä käsitellään nykyisin kulkumuotona myös liikenteen mallinnuksessa. Muutenkin matkaketjuajattelu on yleistymässä. Lippujärjestelmien kehityshankkeissa, informaatiossa ja myös liikennesuunnittelussa otetaan kulkumuotojen yhteinen, esteetön käyttö entistä paremmin huomioon. Liityntäpysäköinti on tärkeä kulkumuoto alueilla, joissa joukkoliikenteessä voidaan tarjota vain peruspalvelutaso. Liityntäpysäköinti on kuitenkin vain täydentävä kulkumuoto, eikä sen varaan pidä kaavoittaa asuntoalueita.



Kuva 3. Pitkämatkainen työssäkäynti on lisääntynyt (lähde HSY)

Autojen liityntäpysäköinnin suunnitelmissa muutaman vuoden takaa on pääkaupunkiseudulla tavoitteena kaksinkertaistaa liityntäautopaikkojen määrä vuoteen 2020 mennessä. Kehysalueen kysynnän kasvupotentiaali liikennemalleilla osoittaa noin 30 %:n kasvua nykyperustein ja 50 %:n kasvua, jos joukkoliikenteen kilpailuasemaa parannetaan. Kehyskunnissa lisätarve on yhteensä 1000–1500 autopaikkaa. Uusien ratojen, Kehäradan ja Länsimetron asemat lisäävät kysyntää useilla sadoilla. Pääradalla kysyntä kasvaa, kun junaliikennettä voidaan tihentää.

Pyöräpysäköinnille on rakennettu telineitä ja kokeiluprojekteja on käynnissä myös suljettujen varastotilojen aikaansaamiseksi. Pyöräpysäköinnissä laatu- ja turvallisuus ovat merkittäviä tekijöitä kysynnän ohjaamiseksi henkilöauton käytöstä pyöräilyyn varsinkin lyhyemmällä liityntämatkoilla. Myös pyöräpaikkojen määrä pitäisi kaksinkertaistaa nykytilasta.

1.4 Autopaikkojen käyttö on kytkettävä joukkoliikennelippuun

Liityntäpysäköijä optimoi kokonaismatkansa sujuvuutta ja kustannuksia. Nykyisin vain harvoilla liityntäpaikoilla on käyttöä kontrolloitu puomilaitteilla. Osa keskustojen liityntäautopaikkojen käyttäjistä on lähialueen työssäkäyviä erityisesti, jos yleinen pysäköinti on ympärillä maksullista. Osa liityntäpysäköinti-matkoista on tutkimusten mukaan lyhyitä, jolloin vaihtoehtona voisi olla kävely ja pyöräily. Liityntäpysäköinnin säätely Kehäradan asemilla lähellä lento-asemaa on tarpeen, jotta vältetään pitkäaikaisen pysäköinnin liukumisen päivittäisliikenteelle tarkoitettuihin laitoksiin.

Kun suosituimpien paikkojen kysyntä ylittää jatkuvasti tarjonnan, ei lisäpaikkoja ole kannattavaa rakentaa keskustoihin laitoksiin tai maan alle vapaan kysynnän tarpeiden määrää. Säätely ohjaa myös pyöräilyyn ja liityntäjoukkoliikenteen käyttöön. Pysäköintiä on tarpeen sitoa runkomatkan joukkoliikennelippuun ja myös pienet pysäköinnin lisämaksut suosituimmilla alueilla ovat tarpeen ohjaamaan liityntämatkustajia. Liityntäpysäköinnin valvonta edellyttää joukkoliikenteen käytön tunnistamista laskentajärjestelmällä.

Liityntäpysäköintipaikoista tiedotetaan eri toimijoiden ja operaattoreiden internet-sivuilla. Reittioppaan liityntäpysäköintipalvelua selvitetään. Esiselvitys on tehty myös paikkojen täyttymistilanteen informoinnista muuttuvilla tienvarsioasteilla ja mahdollisesti myös mobililaitteisiin. Samalla syntyisi pysäköinnin laskentajärjestelmä, jota on mahdollista käyttää myös lippujen myyntiin.

Pyöräpysäköinnissä ei ole säätelyn tai maksullisuuden tarvetta. Lukittavia säilytystiloja ja pyöräkaappeja voidaan kuitenkin tehdä maksulliseksi. Pyöräliitynnässä säilytyksen turvallisuus ja paikkojen sijainti lähellä laitureita ovat tärkeimmät asiat.

2 Suunnittelu ja toteutusyhteistyö

2.1 Toteuttamisesta sovitaan hankekohtaisesti

Kunnat ovat yhdessä VR:n, RHK:n tai Tiehallinnon kanssa suunnitelleet ja toteuttaneet pysäköintikohteita tapauskohtaisin sopimuksin ja toteutus- ja kustannusvastuin. Muutamissa pääkaupunkiseudun kohteissa on toteutuksessa mukana myös yksityisiä kiinteistöyhtiöitä. VR:llä on operaattoreista selvimmän liityntäpysäköinnin järjestämisroolia suurilla asemilla. VR panostaa erityisesti pitkämatkaisen liikenteen pysäköintitarpeisiin ja toimii myös asemien kiinteistökehityksessä. Matkahuolto on liittänyt laadittua informaatiota internet-sivuilleen, mutta muuten tukeutuu kuntien ja tienpitäjän infrastruktuuriin.

Länsimetron ja Kehäradan projekteihin sisältyy liityntäpysäköinti ja se on mukana kustannusjaoissa. Asemajärjestelyt ovat ensisijaisesti kaupunkien vastuualueita, mutta seudullinen liityntäpysäköinnin käyttö on saattanut nostaa valtion kustannusosuutta myös liityntäpysäköinnissä.

Uudenmaan liitto on tehnyt selvityksen pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköintitarpeesta ja laatinut keskeisistä kohteista esisuunnitelmat ja kustannusarviot. YTV (nykyisin HSL) on laatinut selvityksen omien jäsenkuntiensa osalta.

HSL:ssä toimii Helsingin seudun liityntäpysäköintiä valmisteleva ja sen toteutusta edistävä ja seuraava yhteistyöryhmä. Myös Uudenmaan liitossa on toiminut pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin kehittämisohjelman seurantar ryhmä Uudenmaan liitossa liityntäpysäköintiryhmän asiat siirretään laajemman kuntien liikenneyhteistyötä koskevan yhteistyön piiriin.

2.2 Liityntäpysäköinti mukana liikennejärjestelmäsuunnittelussa

Helsingin seudun neljäntoista kunnan HLJ 2011 -työssä liityntäpysäköinti nähdään tärkeäksi keinoksi hillitä tieliikenteen kysyntää. Se tarjoaa todellisen vaihtoehdon tiekapasiteetin lisäämiselle. Liityntäpysäköintiä käsitellään osana joukkoliikennejärjestelmää ja joukkoliikenteen matkaketjua. Liityntäpysäköinnin kehittäminen edellyttää toteutuksen ja rahoituksen vastuunjaon selkeyttämistä, liityntäpysäköintipaikkojen määrällistä lisäämistä sekä opastus- ja informaatiojärjestelmän kehittämistä.

Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia -selvityksessä tullaan laatimaan lyhyen ja pitkän aikavälin strategiset tavoitteet sekä autojen että polkupyörien liityntäpysäköinnin kehittämiseksi, toteuttamisohjelma kustannusarvioineen ja ehdotus rakentamisen ja kunnossapidon kustannusjaoksi. Liityntäpysäköinti-informaation kehittämisen periaatesuunnitelma -työn tavoitteena on tunnistaa sekä autoilijoiden että pyöräilijöiden keskeiset tietotarpeet liityntäpysäköintiin liittyen ja suunnitella liityntäpysäköinti-informaatiojärjestelmä kummankin liikkujaryhmän tarpeista lähtien.

Liityntäpysäköinnin kehittäminen tukee HLJ 2011:n yhtä kärkitavoitetta eli joukkoliikenteen kilpailukyvyyn varmistamista kulkumuodon valintatilanteessa.

HLJ:n osaselvityksenä tehdyssä joukkoliikennestrategiassa on määritelty toimenpiteet ennen vuotta 2020 ja pitkällä tähtäimellä vuoteen 2035 mennessä.

Liityntäpysäköinnin kehittämistoimenpiteinä ennen vuotta 2020 on joukkoliikennestrategialuonnokseen ehdotettu seuraavia:

- Liityntäpysäköinnin maksaminen integroidaan lippujärjestelmään pääkaupunkiseudulla, Keravalla ja Kirkkonummella
- Muodostetaan liityntäpysäköintiin sitoutuneiden tahojen yhteinen näkemys liityntäpysäköintipaikkojen rakentamisen rahoituksesta periaatteella ”hyötyjät maksavat”
- Parannetaan liityntäpysäköintiä ja vaihtoyhteyksiä laatukäytävien pohjalta
- Pilotoidaan ja otetaan käyttöön liityntäpysäköinnin reittiopas ja reaaliaikainen informaatio
- Otetaan liityntäpysäköinnin suunnitteluprosessissa huomioon jalankulku- ja pyöräily tärkeinä liityntäliikennemuotoina

Ennen vuotta 2020 alkavat ja vuoteen 2035 ulottuvat toimenpide-ehdotukset:

- Lisätään liityntäpysäköintipaikkoja liityntäpysäköintistrategian mukaisesti
- Parannetaan kevyen liikenteen yhteyksiä pysäkeille ja asemille ja panostetaan asemien esteettömyyteen
- Selvitetään pysäköinnin yhteiskäyttömahdollisuuksia ja kehitetään hinnoittelua
- Taajama-alueiden liityntäpysäköinnin suunnittelu liitetään vahvemmin osaksi asemanseutujen maankäytön suunnittelua
- Integroidaan haja-asutusalueet joukkoliikenneverkkoon kehittämällä kaupunkikiratojen ja bussiliikenteen laatukäytävien liityntäpysäköintiä

Pitkän tähtäimen toimenpide-ehdotukset 2020 – 2035:

- Liityntäpysäköinnin maksaminen integroidaan lippujärjestelmään muualla HLJ-alueella
- Laajennetaan liityntäpysäköinnin reittiopasta muihin Helsingin seudun kuntiin
- Laajennetaan liityntäpysäköinnin reaaliaikaista informaatiota ja otetaan käyttöön uusia tekniikoita

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan luonnoksen ja aiesopimukseen valmistelu on käynnissä.

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja aiesopimuksessa liityntäpysäköinnin kehittämistoimenpiteet ovat mukana.

2.3 Kaavoitus ja liikennesuunnittelu mahdollistavat toteutuksen

Liityntäpysäköinnin edistämistä pidetään hyvin tärkeänä ja kiireellisenä etenkin Helsingin laajalla työssäkäyntialueella. Asia on esillä sekä liikennejärjestelmä-, joukkoliikenne- että maankäytön suunnitelmissa. Liityntäpysäköinti on tarpeen ottaa huomioon erityisesti yleiskaavoituksessa ja asemakeskusten asemakaavoissa. Keskustojen ulkopuoliset liityntäpysäköintikohteet voidaan merkitä myös maakunta-kaavaan ja kaavamääräyksissä mainita liityntäpysäköinnin järjestämisestä.

Keskustoissa, arvokkaalla maalla, liityntäpysäköintikenttiin kohdistuu kiinteistöjen kehityksintressi. Huomattava osa - useampi tuhat - nykyisistä liityntäpysäköinti-paikoista on tällaisissa kohteissa, joissa maantasopaikkojen tilalle joudutaan harkitsemaan huomattavasti kalliimpia laitospaikkoja.

Joukkoliikennesuunnittelussa on käynnistymässä joukkoliikennelain mukainen palvelutasojen määrittely. Liityntäpysäköinnin roolia linjastosuunnittelussa tulisi käsitellä siinä yhteydessä.

Liityntäpysäköinti on otettava huomioon myös lippujärjestelmiä ja linjastoja suunniteltaessa. Keskustojen autopysäköinnin tilan puutetta voitaisiin helpottaa niin, että hyvää junaliikenteen palvelutasoa tarjottaisiin tehokkaaseen liityntäpysäköintiin sopivilla väliseisäkkeillä, jonne liityntäpysäköintiä voitaisiin ohjata. Vyöhykerajat vaikuttavat liityntäpysäköinnin kysyntään. Järvenpäässä on ongelmana Saunakallion, Purolan ja Haarajoen kuuluminen keskusta asemaa kalliimpaan VR:n tariffin liikennevyöhykkeeseen.

Liityntäpysäköinnin hankkeiden toteutusvalmius on hyvä. Lähivuosien kiireellisimmät kehittämishankkeet on määriteltä laajassa yhteistyössä eri toimijoiden kanssa ja suurimmasta osasta kohteita on valmiit suunnitelmat kustannusarvioineen. Liityntäpysäköinnin suunnitteluohje (HSL 11/2010) sekä Liityntäpysäköinti-informaation kehittämisen periaatesuunnitelma (HSL 12/2010) ovat juuri valmistuneet.

2.4 Vastuusuhteet luokittelun perustaksi

Liityntäpysäköinnin kehittämiskohteita on selvityksissä ja ohjelmissa luokiteltu toteutettavuuden ja toimenpiteiden kiireellisyyden mukaan.

Rautatieasemien luokittelua on tehty valtakunnallista henkilöliikenneasemien kehittämissuunnitelmaa varten. Suomen kaukoliikenneasemat on jaettu kolmeen pääluokkaan: matkakeskukset ja muut merkittävät risteysasemat, keskisuuret asemat sekä pienet asemat. Myös lähiliikenteen asemat (yhteensä 47 asemaa) on jaettu kolmeen luokkaan: vaihtoasemat, perusasemat ja pienet asemat. Asemat, joilla pysähtyvät sekä kauko- että lähiliikenteen junat, on ensisijaisesti luokiteltu kaukoliikenteen luokkiin. Asemaluokittelussa lähtökohtana on pidetty asemakohtaista matkustajamäärää. Muina kriteereinä on huomioitu aseman alueellinen sijainti, rooli rataverkolla, liikennöinti, liityntäliikenne ja vaihtomahdollisuudet. Kullekin asemaluokalle on määritetty palvelutasotavoitteet mukaan lukien liityntäpysäköinti.

Linja-autoliikenteen liityntäpysäköintiä ei ole luokiteltu, mutta laatukäytävien kehittämisessä on liityntäpysäköinnin kohteita tunnistettu. Liityntäpysäköintipaikkojen tarve on suhteessa liikennetarjontaan.

Hankkeiden vastuusuhteiden selventämiseksi voitaisiin kohteita tyypitellä myös toteutustavan näkökulmasta. Perusväylänpitoon – rautateiden, maanteiden ja katujen rakentamiseen ja kunnossapitoon – suoraan liittyvissä kohteissa väylänpitäjä on aloitteentekijä ja vastaa yleensä kustannusten valtaosasta. Alueellisesti tai liikennekäytävien mukaan voidaan muodostaa yhteishankkeita, joita suunnitellaan ja toteutusta edistetään usean osapuolen yhteistyössä. Tyypillisiä ovat joukkoliikenteen laatukäytävähankkeet. Suuret rautatie- tai maantiehankkeet käynnistyvät erillisillä päätöksillä ja niissä väylänpitäjän vastuulla on hankkeiden toteutus. Liityntäpysäköintiä toteutetaan myös osana asemakeskusten kiinteistöhankeita, jolloin yhteistyössä saattaa olla mukana myös yksityisiä tahoja.

Liityntäpysäköintihankkeiden toteutusvastuuta ja sen jakamista arvioitaessa on syytä selvittää hankkeen vaikutuksia eri toimijoiden kannalta. Tätä tietä saadaan perusteita myös toteutusvastuun jakamiselle.

2.5 Omistus ja hallinta monissa käsissä

Asemakiinteistöjen ja -alueiden omistussuhteissa, ja toimijoiden keskinäisissä rooleissa on runsaasti vaihtelua eri asemien välillä. Suurimmat asemarakennukset ovat VR-Yhtymä Oy:n omistuksessa. Aiemmin Ratahallintokeskuksen omistuksessa olleita, mutta käytöstä poistettuja asemia on siirretty Senaatti-kiinteistöt Oy:n haltuun. Vuoden 2009 lopulla julkaistussa Valtioneuvoston kanslian selvityksessä valtion kiinteistövarallisuutta tutkinut työryhmä suosittelee, että VR:n myyntitilalla olevat asemakiinteistöt siirretään Senaatti-kiinteistöille. Muutoksella pyritään osaltaan varmistamaan toimivan rautatieliikenteen kilpailun syntyä (VNK 2009). Vanhojen rautatieasemien liikennejärjestelyissä joudutaan ottamaan huomioon suojeltavien rakennusten ja ympäristöjen rajoitukset.

Liikennevirasto on hallinnollisesti vastuussa vain osasta asemien toiminta-aluetta. Henkilöliikennepaikoilla Liikennevirasto vastaa laitureista, kulkuyhteyksistä ja matkustajainformaatiosta. Yhteyksistä asemille vastaa kunta tai kaupunki.

Liityntäpysäköinnistä on yleensä vastannut kiinteistön omistaja eli Liikennevirasto, VR-Yhtymä Oy tai kunta. Omistussuhteiden moninaisuuden vuoksi omistajien tarpeet eivät aina kohtaa ja asemien kokonaisvaltainen kehittäminen ontuu. Nykyisin osapuolet kokoava foorumi puuttuu ja yhteistyö perustuu vapaaehtoisuuteen. Esimerkiksi kuntien rooli asemien kehittämisessä on keskeinen mm. kaavoituksessa. Asemien kokonaisvaltaisen kehittämisen kannalta on järkevää käsitellä koko asema-aluetta yhtenä toiminnallisena kokonaisuutena.

Maantien yhteyteen tehtävät liityntäpysäköintipaikat voidaan tehdä liikennealueelle. Kulkuteitä järjestetään usein kadulta. Asemakaava-alueella maanteiden liityntä- ja saattoliikennejärjestelyjen tilatarpeet ja sijoittaminen ratkaistaan kaavassa. Niiden järjestämisessä hyödynnetään mahdollisuuksien mukaan yhteiskäyttöä. Yhteistyötä tarvitaan myös maantiekohdeissa, joissa liityntäpysäköintipaikkoja on järkevää sijoittaa palvelualueiden yhteyteen.

Liityntäpysäköintihankkeiden toimeenpanossa on ollut ongelmana aloitteentekijän löytyminen ja kustannusjaosta sopiminen. Myös maanomistusjärjestelyistä ja ylläpidosta on sovittava osapuolten kesken.

2.6 Valtiolta odotetaan lisää rahaa ja kunnilta yhteistä panostusta

Väylänpitoon kytketty valtion rahoitus on ollut tapauskohtaista ja yleensä sidottua, perustien- ja -radanpidon määrärahoihin. Rautatieasemien yhteydessä on usein ollut kyse korvaus- tai ylläpitoinvestoinneista. Uudishankkeissa liityntäpysäköintikohteita on viimeaikoina kytketty väylä- tai asemahankkeisiin. Muissa kohteissa valtion rahoitusta on ollut vaikea järjestää. Valtion perusväylänpidon rahoituksella toteutettavien kohteiden määrä on jäänyt olemattoman investointivaran takia vähäiseksi, mistä kärsii varsinkin pienten kohteiden rakentaminen. Väylänpidon rahoituksessa on Helsingin työssäkäyntialueen toimintamallia luotaessa otettava huomioon toimintamallin valtakunnallinen yhtenäisyys.

Kuntaliiton ja väylänpitäjien kesken on neuvoteltu kustannusjakosuosituksista. Ratahallintokeskus ja Kuntaliitto päätyivät eriäviin kantoihin liityntäpysäköinnin rahoituksesta: RHK esitti tapauskohtaista kustannusjakoa ja Kuntaliiton kannan mukaan valtion tulee rakentaa kustannuksellaan asemien liityntäpysäköinti. Tienpidon kustannusjakosuosituksessa on päädytty esitykseen, jonka mukaan asemakaava-alueen ulkopuolella kustannuksista vastaisi valtio, kaavoitetulla alueella pyritäisiin hyödyntämään yhteiskäyttöä ja jakamaan kustannuksen käytön suhteessa. Kadun ja maantien risteämiskohtien liityntäpysäköinnin kustannukset jaettaisiin pääsääntöisesti puoliksi.

Joukkoliikenteen valtionavuista annettu asetus sisältää periaatteellisen mahdollisuuden liityntäpysäköintikohteiden rahoitukseen. Suurille kaupunkiseuduille (Helsinki, Tampere, Turku, Oulu) ja matkakeskuksille avustusta voi myöntää LVM, muuten avustuksen myöntäjä on ELY-keskus. Avustuksen piiriin voi kuulua suunnittelua tai toteutusta ja enimmäismäärä on puolet kustannuksista. Ongelmana on joukkoliikenneavustusten määrärahan pienuus moniin joukkoliikenteen kehittämis-kohteisiin nähden ja käytännössä kyseeseen on tullut vain suunnittelun avustaminen. LVM:n laatimassa joukkoliikenteen kehittämisohjelmassa on hankekokonaisuuksia, joissa liityntäpysäköinnin kehittäminen on mukana. Toteutusta koskevissa viittauksissa lähdetään väylänpidon rahoituksesta.

Kunnat ovat rahoittaneet suurimman osan liityntäpysäköintikohteista. Kuntien vastuussa yhtenä ongelmakohtana on ollut naapurikuntien työnjako. Liityntäpysäköinti tapahtuu usein naapurikunnassa. Ongelman ratkaisua helpottaisi seudullisen rahoitustavan lisääminen. Äskettäin kuntayhtymänä perustetun HSL:n lisääntyvä rooli liityntäpysäköinnin järjestämisessä ja operoinnissa voisi antaa tähän mahdollisuuden. HSL:n toiminta-alueen mahdollinen laajeneminen vaikuttaisi myönteisesti ja sitä ennenkin voidaan toimia yhteistyösopimuksin. Seudullinen käyttö voisi olla myös perusteena valtion suurempaan toteutusvastuuseen.

Linja-autoasemilla ei aina ole auto- ja pyöräpaikkoja liityntäpysäköintiin tai pysäköintialueiden käyttötarkoitusta ei aina ole osoitettu. Linja-autoasematoimintoja

pitää yllä Matkahuolto. Linja-autoaseman alueesta huolehtii yleensä kunta ja aseman tuntumassa voi olla myös kauppojen pysäköintialueita.

Yritysten yhteistyötä on ollut muutamissa pääkaupunkiseudun kaupallisissa kiinteistökohteissa. Esimerkiksi Espoon Sellon kauppakeskuksen ja Leppävaaran aseman pysäköintilaitosten kesken on yhteistyötä. Helsingissä liityntäpysäköinnin rakentaminen on korvattu alentamalla tontin vuokraa ja joissakin laitoksissa kaupunki on osakkaana. Muutamissa kiinteistöjen rakentamiseen liittyvissä kunnallistekniikan sopimuksissa (esim. Martinlaakso) on sovittu liityntäpysäköintipaikkojen rakentamisesta osana liikekeskuksen pysäköintilaitosta.

Sähköautojen latausverkkojen rakentaminen saattaa lisätä energiayhtiöiden kiinnostusta liityntäpysäköintipaikkoihin. Kokeilukohteita on kehitelty esim. Vt7:n suunnittelussa.

Liityntäpysäköintialueet sopivat myös yhteiskäyttöautojen sijoituspaikoiksi.

3 Toimintastrategia

3.1 Liityntäpysäköinnin lisääminen

Liityntäpysäköintiä koskevat tavoitteet ja toteutusohjelmien lähtökohdat luodaan liikennejärjestelmätyön prosessissa. Pyrkimyksenä on yksilöidä liityntäpysäköinnin kehittämiskohteita myös aiesopimuksiin.

Helsingin seudun liikennetutkimuksissa ja -malleissa on luotu pohja kysynnän arvioimiselle. Liityntäpysäköinnin autopaikkoihin tarvitaan 50 %:n lisäys, kun joukkoliikenteen lisääminen otetaan lähtökohdaksi. Tämä tarkoittaisi 5000 pysäköintipaikan rakentamista ja karkeasti arvioiden 60 milj. euron investointia. Tässä ei ole mukana se uudisrakentamisen määrä, joka tarvitaan mahdollisesti maantasopysäköinnin korvaamiseen uusilla autopaikoilla. Kehäradan ja Länsimetron rakentamishankkeissa on noin 2000 autopaikan rakentaminen ja lisäksi tuntuva lisä-potentiaali. Muita Pienempiä yksittäisiä kohteita on Uudenmaan liiton ja HSL:n toimesta ohjelmoitu lähivuosille noin 18 milj. euron arvosta. Ohjelmassa tai pääradan parantamishankkeissa ei toistaiseksi ole mukana Järvenpään ja Hyvinkään erittäin kuormitettujen liityntäpysäköintipaikkojen lisäämistä. Järvenpään alueella pääradan varrella on äskettäin kaavoitettuna 430 autopaikan varaukset ja lisäksi Haarajoen asemanseutu.

Pyöräpaikkojen laadun ja määrän lisääminen parantaa pyöräliitynnän houkuttelevuutta. Pyöräpaikkojen kaksinkertaistamiseen tulisi varautua, mikä tarkoittaisi 10 000 paikan järjestämistä. Turvallisia säilytystiloja on tarvetta lisätä asteittain pilotti-kohteiden kautta. Karkeasti voidaan arvioida pyöräpysäköinnin kehittämisen investoinnin olevan 3 – 5 milj. euroa riippuen pysäköintilaitosten tasosta.

Liityntäpysäköinti tulee kaksinkertaistaa. Pyöräpaikkojen rakentaminen on halpaa, autopaikat maantasoon edullisia ja suurissa laitoksissa kalliita.

3.2 Autopysäköinnin säätely ja informaatio

Keskeisiin kohteisiin pysäköinnin säätely- ja informointijärjestelmä liityntäpysäköinnin valvonnan ja vapaista autopaikoista tiedottamisen tarpeisiin kehitetään pilotti-hankkeiden kautta. Hanketta on valmisteltu kohteeksi älyliikenteen toimenpide-ohjelmaan.

Lippujärjestelmän kehittämisellä voidaan helpottaa liityntäpysäköintiä. Vyöhykehinnoittelussa on nykyisin joitakin epäedullisesti ohjaavia rajoja, mikä lisää esimerkiksi Järvenpään keskustan liityntäpysäköintipaikkojen kuormittumista. Yhteisen maksuvälineen kehittäminen ja lippuyhteistyön alueen laajeneminen helpottaa tulevaisuudessa liityntäpysäköintiä.

Liityntäpysäköinnin kytkeminen joukkoliikennelippuun ja maksullisuus keskeisillä paikoilla sekä liityntäpysäköinnin informaatiojärjestelmän toteuttaminen on jatkossa tarpeen ohjaamaan liityntäpysäköintiä myös keskustojen sivussa oleville paikoille. Hinnoittelulla voidaan myös kompensoida matkalippuvyöhykkeiden välisiä suhteita,

jos pysäköinnin kysyntä keskittyy liian lähelle Helsingin keskustaa. Liityntäpysäköinnistä perittävät maksut on kuitenkin pidettävä pieninä ensisijaisena tarkoituksena liikenteen ohjaaminen optimaalisesti.

Liityntäpysäköinti on kannattavaa ohjata lähelle lähtöpaikkaa, pääkaupunkiseudun ulkoreunalle tai lähikuntiin. Sisemmällä alueella liityntäpysäköintiä on kannattavaa lisätä ennen muuta lähialueen tarpeista lähtien. Jos tuntuva osa autopaikoista voidaan rakentaa maan tasoon, ovat rakentamiskustannukset vain kymmenesosa kalleimmista laitospaikoista Helsingin keskustassa.

Liityntäpysäköinti suosituimmilla paikoilla on kytkettävä joukkoliikennelippuun ja ohjattava sekä opastus- ja informaatiojärjestelmällä että maksuilla lähelle matkan alkua.

3.3 Yhteistyösopuolten roolit

Liityntäpysäköinti on osa liikennejärjestelmän kehittämistä: tukee joukkoliikenteen käyttöä ja vähentää autoliikenteen suoritetta ja ruuhkautumista. Osapuolten vastuut lähtevät lainsäädännöstä. Valtio vastaa rautateiden ja maanteiden rakentamisesta ja ylläpidosta. Se sisältää kaikkien näiden väylien käyttäjien tarpeiden huomioon ottamisen. Vastaavasti kunta vastaa kadunpidosta ja myös siihen liittyvistä joukkoliikenteen edellyttämistä rakenteista. Hankkeet ovat kuitenkin tapauskohtaista yhteistyötä, jolle liikennejärjestelmäsuunnittelulla voidaan luoda toimintamalleja ja tehdä yhteistoiminta-aloitteita. Alueellisen yhteistyön kytkeminen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessiin parantaa eri osapuolten toimintavalmiutta ja sitoutumista.

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa valtakunnallisten liikenteen strategioiden laatimisesta ja voimavarojen ja valtion rahoitustapojen määrittelystä.

Liikennevirastolla on väylänpitäjän vastuu rautateistä, se toteuttaa myös suuria tiehankkeita. Liikenneviraston osallistumista tarvitaan myös muun raideliikenteen ja asemanseutujen kehittämishankkeisiin. Liikenneviraston tehtävänä on linjata liikennepolitiikan toimeenpanoa valtakunnallisesti. Matkaketjujen kehittäminen on tärkeä näkökulma liityntäpysäköintiä ajatellen. Väylänpidon ja joukkoliikenteen kehittämisessä päätetään myös voimavarojen käytöstä eri kohteisiin. Liikennevirasto on mukana alueen liikennejärjestelmätyössä.

Uudenmaan ELY-keskus on tienpidon alueviranomaisen ja joukkoliikenteen vastuuviranomaisen. ELY-keskus on keskeinen osapuoli alueen liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja -yhteistyössä.

Kunnat vastaavat alueensa kaavoituksesta ja ovat keskeinen osapuoli liityntäpysäköintikohteiden rakentamisessa. Kaavoitukseen liittyen voidaan myös tehdä erilaisia sopimuksia maankäytön ja kiinteistöjen kehittämisestä yksityisten omistajien kanssa. Kunnat toimivat myös joukkoliikenteen järjestäjinä itse ja entistä useammin yhteistyössä seudun muiden kuntien kanssa.

Uudenmaan liitto ja muut maakunnan liitot vastaavat maakuntakaavoituksesta sekä koordinoivat liikennejärjestelmän kehittämistarpeiden selvitystä ja liikennejärjestelmän strategista suunnittelua. Uudenmaan liitto vastaa Länsi-Uudenmaan ja vuoden 2011 alusta myös Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimisesta.

Liityntäpysäköinnissä Uudenmaan liitto on vastannut erityisesti HSL:n toiminta-alueen ulkopuolelle jäävien kuntien liityntäpysäköinnin kohteiden esille tuomisesta ja aloitteista.

HSL on keskeinen toimeenpanon koordinaattori toiminta-alueellaan ja myös joukkoliikenteen vastuuviranomainen ja toimeenpanija. Toiminta-alueen mahdollinen laajeneminen tulevaisuudessa edesauttaa kuntayhteistyötä myös toimeenpanotehtävissä. Kuntien yhteinen toteutusorganisaatio vähentäisi kuntien välisiä intressieroja. HSL voisi toimia informaatiojärjestelmän isäntänä. Se olisi toimija silloin, kun joukkoliikennelippu kytketään liityntäpysäköintiin.

Joukkoliikenteen operaattoreista VR on ollut mukana omistamiensa asemien liityntäpysäköinnin järjestämisessä. Se toimii myös alueellaan kiinteistöjen kehittäjänä. Näissä hankkeissa on toimiva yhteistyö tarpeen muiden toimijoiden kanssa. Matka-huollolta toivotaan mm. liityntäpysäköinnin hyvää tiedotusta.

Kauppakeskukset ja niitä kehittävät kiinteistöyhtiöt ovat luonteva yhteistyökumppani keskustakohteissa. Yhteistyön intressinä ovat autopaikkojen yhteiskäytön mahdolliset hyödyt.

Sähköautojen käyttöönoton edellyttämää infrastruktuuria selvitetään parhaillaan useilla tahoilla. Sähköautojen yleistyminen ja laaja käyttöönotto saattaisi lisätä **sähköyhtiöiden** kiinnostusta, kun sähköautojen latausta voitaisiin yhdistää liityntäpysäköintiin.

Liityntäpysäköinti on vietävä osaksi maakunnan liittojen ja HSL:n valmistelemaa liikennejärjestelmätyötä. Liikennevirastolla on vastuu rautateiden yhteydessä sekä osallistumisessa asemanseutujen kehittämiskohteisiin. ELY-keskuksen rooli on tienpitäjänä, joukkoliikenteen kehittäjänä ja liikennejärjestelmäosapuolena. Kuntien yhteinen toteutustapa edistää hankkeita.

3.4 Liityntäpysäköinnin toteutuskohteet ja -vastuut

Liityntäpysäköintiä ei voi toteuttaa yhtenä ohjelmana kiinteällä toteutusvastuun jaolla. Liityntäpysäköinnin kehittämishankkeita tarkastellaan toteutuksen suhteen viiden tyyppisinä kohteina:

1. Katujen tai maanteiden parantamiseen liittyvät kohteet
2. Asema-alueiden parantamiseen liittyvät kohteet
3. Liityntäpysäköinnin kehittäminen yhteysvälihankkeina tai alueellisina kokonaisuuksina nykyisillä väylillä
4. Suurten väylähankkeiden yhteydessä tehtävät liityntäpysäköintialueet
5. Liityntäpysäköinti laitoksissa, kiinteistöissä tai muissa yksityisten toimijoiden tai operaattoreiden kanssa toteutettavissa yhteishankkeissa

Kullekin toteutustyyppille voidaan luoda suunnittelun ja rakentamisen toteutusvastuun toimintamalleja. Yleistä kustannusjakosuosituksesta saadaan pohjaa hankekohtaiselle yhteistyölle.

Ensimmäisen ja toisen tyypin kohteissa toteutusvastuu on yleensä väylänpitäjällä. Joissakin kohteissa saatetaan tarvita yhteistyösopimuksia liikennejärjestelyistä, laitteista tai kunnossapidosta.

Kolmoskohdan kehittämishankkeissa lähtökohtana voisi olla tasajako kunnan ja valtion toimijoiden kesken. Myös valtion investointiavustus saattaisi olla käyttökelpoinen muoto taajama-alueella tehtäviin hankkeisiin. Laatukäytävähankkeissa voi toimia myös kunkin toimijan toteutusvastuu yksittäisistä osakohteista yhteisesti koordinoituna.

Neljännän ryhmän kohteissa toteutusvastuu jaetaan kustannusjakoneuvottelujen tuloksena ja kyse on useimmiten eduskunnan talousarviossa nimettävistä suurista kehittämisinvestoinneista. Taustana toimivat valtion ja kuntaliiton laatimat kustannusjakosuositukset. Pienempiä kohteita rakennetaan myös maanteiden rakentamisen ja parantamisen yhteydessä. Liityntäpysäköinnin tavoitteiden mukainen mitoitus on varmistettava. Liityntäpysäköintiä on mahdollista sijoittaa myös maanteiden palvelualueiden yhteyteen.

Viides ryhmä edellyttää usean osapuolen keskinäistä toteutusvastuusta sopimista. Kunnan rooli on keskeinen ja työkaluna on kunnallistekniikan toteutusvastuusta tehtävät sopimukset ja kiinteistöjen muodostaminen. Kustannusjakoa lähestytään haluttujen vaikutusten ja yhteishankkeen hyötyjen pohjalta. Valtion osallistuminen investointivaiheeseen osapuolena saattaa edellyttää säädösten tarkistamista. Suuriin infra-hankkeisiin kaupunkiseuduilla voi vertailukohtana olla valtion osallistuminen metroinvestointeihin.

Liityntäpysäköinnin informaatiojärjestelmän toteutus aloitetaan suunnittelemalla ja rakentamalla tarvittavat tietojärjestelmät sekä kokeilemalla järjestelmää yhdellä tie-suunnalla. HSL:n tulee ottaa vetovastuu ja liikennejärjestelmäosapuolten on yhdessä sovittava hankkeen rahoituksesta.

Kuntien yhteistyön vahvistaminen edistäisi liityntäpysäköintihankkeiden toteuttamista. HSL:n roolin lisääminen toteuttamisessa osana joukkoliikenneinfrastruktuurin ja informaatiojärjestelmien toteutusta olisi yksi kehitysmalli. HSL:n alueen mahdollinen laajeneminen parantaisi edelleen toimintamahdollisuuksia ja tämän ohella voitaisiin liityntäpysäköinnin toimeenpanoon tehdä erillisiä sopimuksia.

Osa liityntäpysäköintihankkeista on väylänpidosta lähteviä kunkin osapuolen kohteita. Teemahankkeet ja suuret kehittämishankkeet ovat usean osapuolen yhteistyötä. Liityntäliikenteen informaatiojärjestelmän toteuttaminen sopii seudullisen toimijan tehtäväksi.

3.5 Rahoitusvaihtoehdot

Valtion rahoitusosuuden järjestäminen on tärkeä tuki kehittämishankkeiden vauhdittamiselle. Kuntien rahoituksessa kuntien yhteiset toteutustavat edistäisivät hankkeita, joissa käyttäjiä on huomattava osa naapurikunnista. Eri osapuolten osallistuminen ohjelmaan voitaisiin varmistaa liikennejärjestelmää koskevan aiesopimuksen avulla. Pohja liityntäpysäköinnin huomioon ottamiseen syntyy jo alkuvaiheen esisuunnittelussa, jossa tarve määritellään ja toteutus mitoitetaan.

Perusväylänpidon rahoituksella voidaan toteutusohjelmiin liittää muutamia pieniä kohteita vuosittain. Tällöinkin on otettava huomioon myös muut liikennejärjestelmän kehittämistarpeet. Radanpidossa liityntäpysäköintikohteet on yleisimmin kytketty ratapihojen kehittämistarpeisiin. Perusväylänpidon investointien pelivaran lisääminen edistäisi liityntäpysäköinnin toteutusmahdollisuuksia

Liityntäpysäköinnin kehittämissysäyksen aikaansaamiseksi tarvitaan laajempaa joukkoliikenteen infrastuktuurin kehittämishanketta, jossa koko Helsingin työssäkäyntialueen liityntäpysäköinti on mukana.

Liityntäpysäköinti on otettava aktiivisesti huomioon liikenneverkon kehittämishankkeissa. Valtion osuuden liityntäpysäköinnin toteuttamisessa pitää olla tuntuva kustannusjaoista neuvoteltaessa. Erityisesti suurilla kaupunkiseuduilla valtion osallistumista joukkoliikenteen käyttöä edistäviin investointi- ja kehittämishankkeisiin tarvittaisiin esimerkiksi metron rahoitukseen verraten.

Joukkoliikenteen valtionavustuksia voidaan käyttää liityntäpysäköinnin kehittämiseen jo nykyisen lainsäädännön mukaan. Investointikustannukset on kuitenkin rahoitettava väylänpidon voimavaroin.

Valtion on lisättävä rahoitustaan eli luotava perusväylänpidon pelivaraa ja nostettava joukkoliikenneavustuksen tasoa. Suurissa väylähankkeissa liityntäpysäköinti otetaan mukaan ja valtion rahoitusosuutta lisätään. Valtio on mukana asemakeskusten kehittämishankkeissa vaikutusten pohjalta. Kehityssysäys saadaan kokoamalla joukkoliikenneinfran kehittämishanke tai kehittämällä kaupunkiseutujen liikennehankkeille nykyistä väylänpitolähtökohtaa joustavampi rahoitusmalli.

4 Toteutussuunnitelma

4.1 Lähivuosien liityntäpysäköinnin lisääminen

Uudenmaan liiton ja HSL:n yhteisessä lähivuosien (2010–2012) toimenpideohjelmassa on nimetty lähes 80 kehittämiskohdetta, joiden avulla syntyisi yli 2000 autopaikointipaikkaa ja lähes 4000 pyöräpysäköintipaikkaa. Kokonaisohjelman kustannusarvio on noin 18 milj. euroa. Valtion esitettiin kattavan puolet toteuttamiskustannuksista.

Alue	Autopaikkoja	Pyöräpaikkoja	Kustannus (milj. euroa)
Pääkaupunkiseutu	1017	1553	11,3
Muu Helsingin seutu	807	1336	6,1
Ulompi vyöhyke	229	1070	0,6
Yhteensä	2053	3951	18,0

Pelkästään pyöräpysäköintiä koskevia kohteita on yli puolet. Näillä hankkeilla tuotettaisiin yli 2000 liityntäpyöräpaikkaa reilun 300 000 euron varustekustannuksilla.

Ohjelman käyntiinlähtö on viivästynyt, mutta sisältö on edelleen ajankohtainen. Yksittäiset hankkeet ohjelmassa saattavat vaihtua. Kohteista on tehty vähintään esisuunnittelua. Kohteiden suunnittelun avuksi on juuri valmistunut liityntäpysäköinnin suunnitteluohje (HSL 11/2010).

4.2 Rata- ja tiehankkeet

Länsimetron hankkeessa rakennetaan 1500 autopaikkaa ja 1600 pyöräliityntäpaikkaa. Kehäradan ensimmäisessä vaiheessa rakennetaan 500 liityntäpaikkaa ja myöhemmin rakennettavilla asemilla on usean sadan paikan potentiaali. Molempien ratahankkeiden kustannusjaosta on sopimus. Länsimetron suunnitellulla jatko-osuudella syntyisi tuntuvasti liityntäpysäköintipaikkoja.

Järvenpään ja Hyvinkään asemilla nykyinen liityntä on erittäin kuormitettu. Pääradan parantamishankkeeseen Keravan ja Jokelan välillä ei toistaiseksi ole sisällytetty oleellista liityntäpysäköinnin lisäämistä, mikä Järvenpään kaavasunnitelmien mukaan voisi olla yli 400 autopaikkaa.

Rantaradan varrella on Kirkkonummen aseman toteuttamiseen lähtevä hanke liityntäpysäköinnin lisäämisestä. Myös muilla Kirkkonummen alueen asemilla on liityntä-

pysäköinnin lisärakentamiskohteita. Espoon kaupunkiratahankkeesta on tehty suunnitelma, joka sisältää liityntäpysäköintiä.

Östersundomin kaavoituksen yhteydessä tutkitaan raideliikenteen jatkamista ja mukana on myös liityntäpysäköinnin kohteita.

Liityntäpysäköinti on ollut tarkastelussa Vt7:n moottoritiehankkeessa. Samoin liityntäpysäköintiä on mukana Vt51:n hankkeessa (Kivenlahti - Kirkkonummi). Mittavia pysäköintialueita ei toistaiseksi ole rakennettu linja-autoliikenteeseen tukeutuen, vaikka useilla pääsuunnilla joukkoliikenne hoidetaan linja-autoilla. Liityntäpysäköinnin tarve kuitenkin lisääntyy, mikä näkyy esimerkiksi Lohjan suunnalle rakennettujen pienten kohteiden kysyntänä. Liityntäpysäköinnin varaukset ja niiden kytkeminen tienvarren palvelukohteiden rakentamiseen on otettava aikaisempaa yksilöidymmin huomioon tienparannushankkeissa ja linja-autoliikenteen järjestelyjen suunnittelussa.

4.3 Informaatiojärjestelmä ja tariffirajat

HSL on laatinut liityntäpysäköinti-informaation kehittämisen periaatesuunnitelman (HSL 12/2010). Järjestelmällä saadaan tieto vapaista paikoista informoitavaksi internetiin, mobiililaitteisiin tai muuttuviin tienvarsiopasteisiin. Samalla syntyy mahdollisuus liityntäpysäköintialueiden käytön seurantaan ja kysynnän ohjaamiseen.

Liityntäpysäköinnin informaatiojärjestelmän liittäminen osaksi HSL:n ja kuntien välistä joukkoliikenteen informaationsopimusta ja sen nimeäminen yhdeksi kärkihankkeeksi LVM:n älyliikennestrategiaan on myös tärkeää. Keskeisinä jatkotoimenpiteinä esitetään jatkosuunnittelun käynnistämistä, Internet-sivuston ja sen mobiiliversion toteuttamista, liityntäpysäköinnin reittioppaan toteuttamista ja yhden tie-suunnan informaatio-järjestelmän pilotointia. Lisäksi suositellaan lukittavien pyörätilojen laskenta- ja valvontajärjestelmän kehittämistä, jos lukittavien pyöräsäilytys-tilat toteutuvat muilta osin. Näiden toimenpiteiden toteuttamisen kustannusarvio on 750 000–900 000 euroa.

Keskeisissä liityntäpysäköintikohteissa pysäköinti kytketään joukkoliikennelipun käyttöön. Samalla kehitetään pysäköinnin valvontamahdollisuuksia. Myös tariffirajojen tarkistus on tarpeen siten, että keskustojen lähiasemien pysäköinti saadaan houkuttelevaksi. Ajankohtaisinta tariffirajojen tarkistus on rautatieliikenteessä Järvenpäässä.

4.4 Kehittämishanke

Tienpidon vastuulla olevan Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen teemahankkeen toteutus on hidastunut. Liityntäpysäköintiin kaivataan Helsingin työssäkäyntialueella kehittämissysäystä lähivuosina ja siinä odotetaan valtion aikaisempaa suurempaa kehittämispanosta.

Jos halutaan nopeuttaa joukkoliikenteen käytön kasvua ja myönteisten ilmasto-vaikutusten aikaansaamista, on tarpeen laatia Helsingin seudulle laaja-alaisempi joukkoliikenteen infrahanke, jossa olisi mukana sujuvuustoimenpiteitä, matkakeskusten ja vaihtopysäkkien kehittämistä ja liityntäpysäköintiä. Perusteluna olisi ilmaston kannalta myönteisten vaikutusten nopeuttaminen jo ennen kuin suuria rata- tai tiehankkeita on saatu aikaan. Liityntäpysäköinti on tehokas keino erityisesti pääkaupunkiseudun ulkopuolelta pendelöivässä liikenteessä.

4.5 Jatkotoimenpiteet

Liityntäpysäköinnin kehittämissuunnittelu jatkuu kaikissa Helsingin työssäkäyntialueen liikennejärjestelmäsuunnitelmissa. Erityisen ajankohtaista teeman käsittely on HLJ2011 valmistelussa. Liikennejärjestelmäsuunnitelma ja aiesopimus tulevat koskemaan myös liityntäpysäköintiä. Valmistelussa toimii liityntäpysäköinnin ohjausryhmä, jossa ovat mukana samat osapuolet kuin liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisessa. Helsingin seudun neljäntoista kunnan alueelle on alkanut liityntäpysäköinnin strategian laatiminen. Työ valmistuu vuoden 2010 loppuun mennessä.

Helsingin seudulle sijoittuu valtaosa kehittämiskohteista. Muiden keskeisten kohteiden suunnittelussa Liikennevirasto ja ELY-keskus ovat mukana yhteistyössä kuntien ja maakunnan liittojen kanssa.

Lähiajan kohteiden ohjelmointi otetaan huomioon eri osapuolten ohjelmissa. Liikennevirastossa radanpitoon liittyvien kohteiden toteuttamista edistetään rautatieosaston suunnitelmissa ja maantiekohteissa ELY-keskuksen tulohajauksella.

Valtion osallistuminen kaupunkien liikennehankkeisiin on vahvasti sidoksissa väylänpitoon. Osallistuminen väylähankkeista riippumatta yhteisessä liikennejärjestelmäsuunnittelussa määriteltyihin kaupunkiseutujen yhteishankkeisiin saattaa edellyttää säädösten tarkistamista.

Lähteet

Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin kehittämisohjelma, Uudenmaan liitto 2009

Liityntäpysäköinti suurimmilla henkilöliikenneasemilla – Nykytilakartoitus, Ratahallintokeskus (Sito Oy) 2009

Henkilöliikenneasemien kehittämisohjelma (Väliraportti), Liikennevirasto 2010

Suositus kunnan ja Ratahallintokeskuksen yhteistyön periaatteista ja kustannusvastuusta, Kuntaliitto 2008

Liityntäpysäköinnin kehittämisohjelma 2020, YTV 2007

Pääkaupunkiseudun ja sen lähialueiden liityntäpysäköintistrategia vuosille 2010 ja 2025, YTV 2003 (Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2003:3)

Helsingin liityntäpysäköintistrategian valmisteluaineisto, Strafica 2009 (julkaisematon ppt-esitys)

Liityntäpysäköinnin suunnitteluohje, HSL 2010, HSL:n julkaisu 11/2010

Liityntäpysäköinti-informaation kehittämisen periaatesuunnitelma, HSL 2010, HSL:n julkaisu 12/2010

Liityntäpysäköinnin kehittämisen haasteet pääkaupunkiseudun työmatkaliikenteessä, Tero Rahkonen 2008, Teknillisen korkeakoulun diplomityö

Liityntäpysäköinnin kehittämiskohteet pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella 2010–2012

Kohteissa parannetaan joko pyöräpysäköintiä tai ne ovat uusia tai merkittävästi parannettavia liityntäpysäköintialueita, joilla tavoitteena on paikkamäärien lisääminen sekä autoille että pyörille. Toimenpiteiden kustannusarviot sisältävät mm. pysäköintialueen rakentamista, lyhyitä yhdistäviä kevyen liikenteen reittejä sekä alueen varusteluja. Lähes kaikista on valmiit kehittämissuunnitelmat. Tarkempi suunnittelutyö ei kuulu kustannusarvioon.

Alue	Toteutus- vuosi	Lisäpaikat		Kustannusarvio (+ alv)
		Autot	Pyörät	
Espoon keskus	2012	100	100	415 000 €
Fira, Tuusula	2011	61	60	133 000 €
Herttoniemi, Helsinki	2012	100		3 000 000 €
Hikiän asema	2011		20	3 000 €
Huhmari, Vihti	2010		20	3 000 €
Huopalahti, Helsinki	2010		50	7 500 €
Hyrylä linja-autoasema, Tuusula	2011		30	4 500 €
Uudenmaankatu, Hyvinkää	2011	31	40	72 000 €
Hyvinkään asema	2010		100	15 000 €
Hämeenlinna, rautatieasema	2012	150	480	288 000 €
Ilmala, Helsinki	2010		20	3 000 €
Inkoo asema	2010		30	4 500 €
Inkoo, kk	2010		20	3 000 €
Jokela asema, Tuusula	2011		50	7 500 €
Järvenpään asema	2010		100	15 000 €
Kalasatama, Helsinki	2012	100	100	115 000 €
Kannelmäki, Helsinki	2011		30	4 500 €
Karjaan asema	2011		100	15 000 €
Karkkilan linja-autoasema	2010		30	4 500 €
Karkkila, VT 2	2012	35	30	90 000 €
Kauklahti, Espoo	2010-2011	100	100	215 000 €
Kauniainen	2011	100	50	4 000 000 €
Kera, Espoo	2011	40	25	306 000 €
Keravan asema	2012	100	200	2 030 000 €
Kirkkonummen asema	2011-2012	170	100	2 278 400 €
Klaukkala / Lahnuksentie, Nurmijärvi	2010	50	40	126 000 €
Klaukkalan linja-autoasema, Nurmijärvi	2011		30	4 500 €
Koivuhovi, Espoo	2011		40	6 000 €
Korso, Vantaa	2010-2012		100	15 000 €
Kulloo, mt 170, Porvoo	2010		20	3 000 €
Kyrölään asema, Järvenpää	2010		100	15 000 €
Käpylä, Helsinki	2010-2012	30	18	122 700 €
Lahden asema	2011		50	7 500 €
Leppävaara, Espoo	2012		100	15 000 €
Liljendahl (Shell), vt 6)	2010		20	3 000 €
Vesitorni, vt 25, Lohja	2011		20	3 000 €
Malmi, Helsinki	2012		60	9 000 €
Malminkartano, Helsinki	2012		50	7 500 €
Mellunmäki, Helsinki	2012	110		1 100 000 €
Muijala, Lohja	2011		20	3 000 €
Muijala, Seisaketie, Lohja	2011		20	3 000 €
Myllylampi, Lohja	2011		20	3 000 €



LIITE 1 / 2 (2)

Alue	Toteutus- vuosi	Lisäpaikat		Kustannusarvio (+ alv)
		Autot	Pyörät	
Myllypuro, Helsinki	2011	40		847 000 €
Mäntsälän rautatieasema	2010	100		250 000 €
Nikkilä, Sipoo	2011	38	40	170 000 €
Nummela linja-autoasema, Vihti	2011		30	4 500 €
Nummela, Vihti	2010	100	60	76 000 €
Nurmijärvi kk	2011	36	26	57 000 €
Nurmijärvi kk. linja-autoasema	2010		30	4 500 €
Oitin asema	2010		20	3 000 €
Otalampi, mt 120, Vihti	2010		20	3 000 €
Oulunkylä, Helsinki	2011-2012	20	50	87 500 €
Pasila, Helsinki	2010-2012		150	22 500 €
Porvoon linja-autoasema	2011		40	6 000 €
Puistola, Helsinki	2011		50	7 500 €
Puotila, Helsinki	2011	100		400 000 €
Purola asema, Järvenpää	2010		40	6 000 €
Rajamäen linja-autoasema, Nurmijärvi	2010		30	4 500 €
Rastila, Helsinki	2011	50	20	203 000 €
Rautatieasema, Helsinki	2010-2012		200	30 000 €
Ruoholahti, Helsinki	2010		100	15 000 €
Saunakallio, Järvenpää	2010		40	6 000 €
Savio, Kerava	2011	40	50	407 500 €
Siilitie, Helsinki	2011	67	20	73 000 €
Sunnanvik, kt 51, Siuntio	2011		20	3 000 €
Söderkulla, mt 110, Sipoo	2011		20	3 000 €
Sörnäinen, Helsinki	2011		30	4 500 €
Tammisaari asema	2011		50	7 500 €
Tikkurila, Vantaa	2010	50	50	207 500 €
Treksilä, Porvoo	2011	44	12	188 000 €
Tuomarila, Espoo	2011	10	40	36 000 €
Turengin asema	2011		20	3 000 €
Veikkola, Kirkkonummi	2011	50	30	309 500 €
Vihti kk. linja-autoasema	2011		30	4 500 €
Vihti kk, VT 2	2012	31	20	104 000 €
Virkkala, Lohja	2010		20	3 000 €
YHTEENSÄ		2053	3951	18 035 600 €



Liikennevirasto

Viite

Helsingin seudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin toimintastrategia

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) ja Uudenmaan liitto ovat selvittäneet pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköintitilannetta ja liityntäpysäköinnin tulevaisuuden tarpeita. Uudenmaan liiton selvityksessä ovat mukana olleet myös Itä-Uudenmaan liitto, Hämeen liitto ja Päijät-Hämeen liitto. Lisäksi HSL on suorittanut 14 kunnan alueella liikennetutkimusta, jossa selvitetiin liityntäpysäköinnin tarpeita työssäkäyntialueen liikenteessä. Lopputulos on, että henkilöautojen ja polkupyörien liityntäpysäköintipaikat on kaksinkertaistettava vuoteen 2020 mennessä. Näiden selvitysten pohjalta HSL ja Uudenmaan liitto ovat laatineet kiireellisimpien puutteiden korjaamiseksi ohjelman *Liityntäpysäköinnin kehittäminen pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella vuosina 2010–2012*, jonka kustannusarvio on 18 miljoonaa euroa. HSL hallitus on hyväksynyt esityksen kokouksessaan 20.11.2009 ja Uudenmaan liiton maakuntahallitus 23.11.2009.

HSL ja Uudenmaan liitto esittävät valtiolle liityntäpysäköinnin valtion lisärahoitustarpeeksi yhteensä yhdeksän miljoonaa euroa ja arvonnäkövero-osuus vuosille 2010–2012 (liite 1). Tällä lisäyksellä katettaisiin puolet rakentamiskustannuksista kuntien vastatessa toisesta puolesta. Kehäradan ja Länsimetron asemien liityntäpysäköintipaikkojen rakentamisen kustannukset eivät sisälly esitykseen, koska niistä on sovittu erikseen.

Ehdotuksen mukainen kustannusten tasajako voi olla jyvitetty muullakin tavoin, jos elinkeinoelämän tarpeet integroidaan hankkeeseen. Yhteisistä pysäköintiloista on eri osapuolia tyydyttäviä kokemuksia mm. Espoon Leppävaaran asemalla. Moottoriajoneuvopysäköinti on syytä muuttaa maksulliseksi siten, että päiväpysäköintiin vaaditaan joukkoliikennelippu. Tämä koskee erityisesti suositumpia ja Helsingin keskustaa lähellä olevia alueita.

Kuntien välisessä liityntäpysäköinnissä on niin kutsuttu vapaamatkustaja – ongelma, jolloin naapurikuntien asukkaat käyttävät suuressa määrin toisen kunnan liityntäpysäköintialueita. Investointi- ja kunnossapitokustannusten jako on saatava ratkaistua yhteistyö- ja rahoitusvastuusopimuksin.

Riippumatta siitä, toteutuuko työssäkäyntialueen mahdollinen ruuhkamaksujärjestelmä ja miten se vaikuttaa alueen liikennejärjestelmään, liityntäpysäköinnin kehittämiseen ja toteuttamiseen on syytä varautua jo nyt. Liityntäpysäköinti on kaikkiaan joustava ja tehokas tapa liikkua liikennejärjestelmässä, vähentää ruuhkia ja parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää Liikennevirastoa laatimaan ehdotuksen liityntäpysäköinnin toimintastrategiaksi ja toteuttamissuunnitelmaksi. Työ tehdään yhteistyössä alueen toimijoiden (HSL, kaupungit, kunnat, maakuntien liitot, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus) kanssa. Työn yhteydessä on

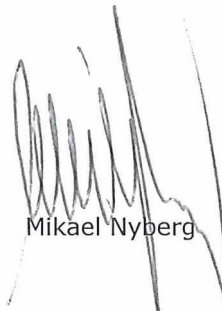
syytä kuulla ainakin Suomen Kuntaliiton ja elinkeinoelämän edustajia. Valtion rahoitusosuus tulee toteuttaa määrärahakehysten puitteissa. Työ on saatava valmiiksi 15.6.2010 mennessä.

Liikenneministeri



Anu Vehviläinen

Osastopäällikön sijainen,
hallitusneuvos



Mikael Nyberg

Liitteet

Liityntäpysäköinnin kehittäminen pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella vuosina 2010-2012, esitys
Priorisoidut liityntäpysäköintialueet 2009

Tiedoksi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL
Uudenmaan liitto
Itä-Uudenmaan liitto
Hämeen liitto
Päijät-Hämeen liitto
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Alueen kaupungit ja kunnat, erillisen listan mukaan
Suomen Kuntaliitto
Kirjaamo LVM
LVM/LPO jory

Liik
enne
vira
sto

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-255-010-1

www.liikennevirasto.fi